FLOTA NARODOWA

N 15/16 (3/4)
1930

PIERWSZA STAŁA KOMUNIKACJA OKRĘTOWA PRZEZ OCEAN POD BANDERĄ RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ POLSKIE TRANSATLANTYCKIE TOWARZYSTWO OKRĘTOWE SP. AKC. S/S „KOŚCIUSZKO" (NA ILUSTRACJI)



CENA ZŁ. 2

FLOTA NARODOWA

Czasopismo Poświęcone Polskiej Ekspansji Morskiej

JEST CZASOPISMEM PRYWATNEM I NIE JEST ORGANEM KOMITETU FLOTY NARODOWEJ

ROK III | WASZAWA, MARZEC—KWIECIEŃ 1930 R. | Nr. 15—16 (3—4)

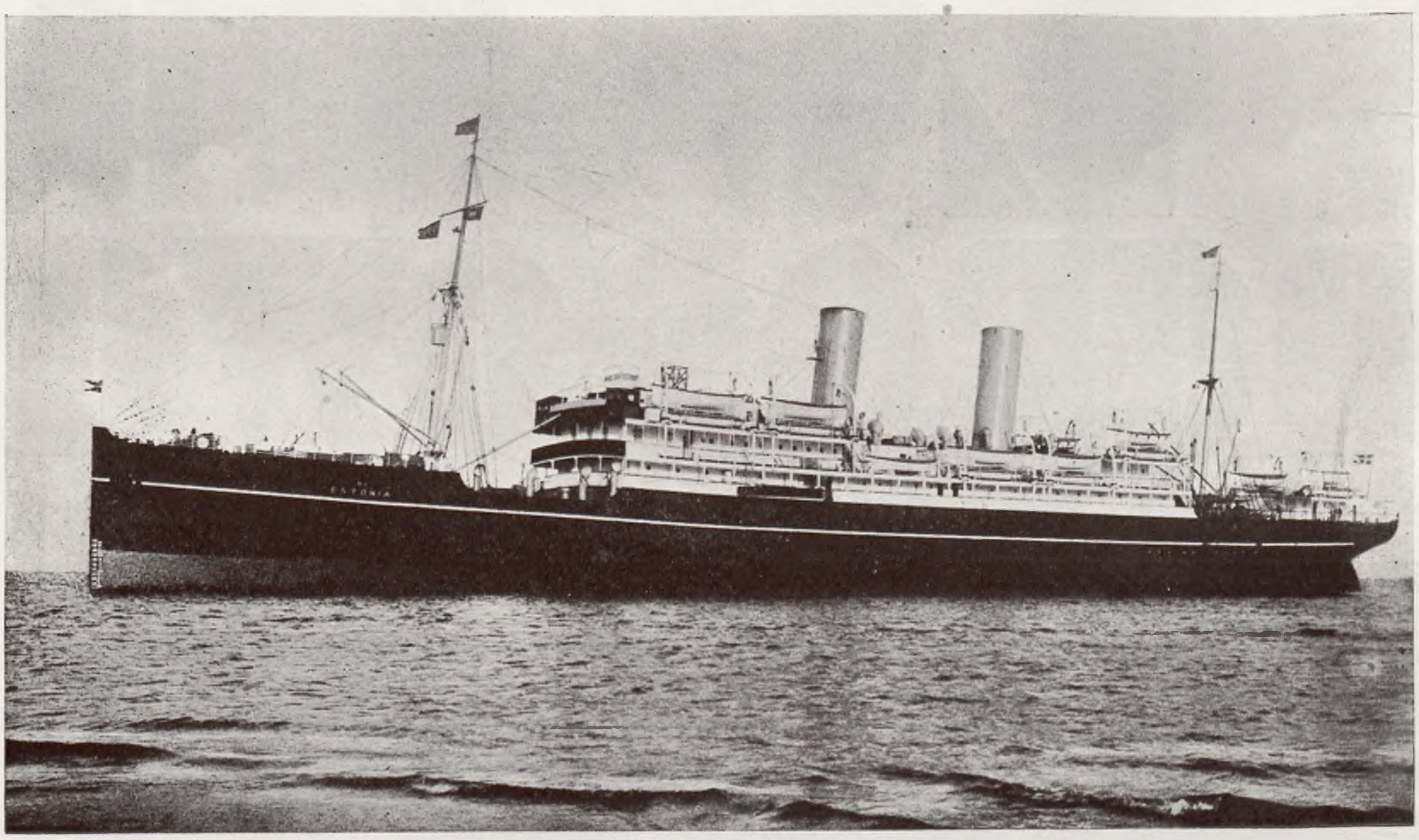
Z DZIAŁALNOŚCI INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO



Rysunek ten z tekstem, wykonany przez prof. dr. Michała Siedleckiego, został wydany w postaci pocztówki przez Instytut Bałtycki. Podajemy to dla uwypuklenia działalności Instytutu Bałtyckiego, który pod dyrekcją dr. Józefa Borowika wydał kilka cennych prac zbiorowych: „Polskie Pomorze", „Obrona Pomorza" i inne.

DALSZA ROZBUDOWA POLSKIEJ HAN

PIERWSZA POD BANDERĄ POLSKĄ POLSKIE TRANSATLANTYCKIE TOWARZYSTWO



Statek „Pułaski" o wyporności 12000 ton.

Dumą napawa społeczeństwo polskie fakt utworzenia pierwszej pod banderą polską linji okrętowej przez ocean Atlantycki.

Linja ta połączy Stany Zjednoczone Ameryki Północnej z Gdynią i jako taka będzie nosiła nazwę Linji Gdynia — Ameryka (Gdynia — America Line).

Jeżeli wielkiemi etapami w rozkwicie naszej ekspansji morskiej jest budowa portu Gdynia, stworzenie przedsiębiorstw żeglugowych państwowych i półpaństwowych do żeglugi na Bałtyku i morzach europejskich, to utworzenie przy pomocy trzech istotnie już wielkich okrętów ‚Kościuszko", „Pułaski" i „Polonia" stałej komunikacji polskiej przez ocean jest nie mniej cennym czynem, i ci, którzy się do tego przyczynili, zasługują na wdzięczność narodu.

Tu znów na pierwszy plan wysuwa się postać ministra Kwiatkowskiego, który konsekwentnie, niezłomnie, planowo, mimo piętrzących się trudności, wciela w życie swój wielki program morski.

Tu znów ten twórca polskiej marynarki handlowej, niczem nowożytny Herkules, wykonał nową „pracę" dla dobra mocarstwowości polskiej.

Dotychczas mieliśmy statki morskie niewielkie, o tysiącu ton do trzech tysięcy przeważnie, a tu:

1) s/s „Polonia" ma wyporności 15.000 ton, długości 177,2 metrów i 17,2 szerokości, pojemność brutto 74,72 t., pojemność netto 4518,79 t., 2 silniki 6000 H. P., miejsc dla pasażerów 1039.

2) s/s „Pułaski" posiada wyporność 12.000 ton, długość 134 metrów, szerokość 16,5 metra, tonaż brutto 6345 t., tonaż netto 3820 t., siła maszyn 4800 H. P. miejsc dla pasażerów 1006.

3) s/s „Kościuszko" wyporność 12.000 ton, pojemność brutto 6522.56 t., pojemność netto 3939.99 t. 2 silniki 4970 H. P., miejsc dla pasażerów 1030.

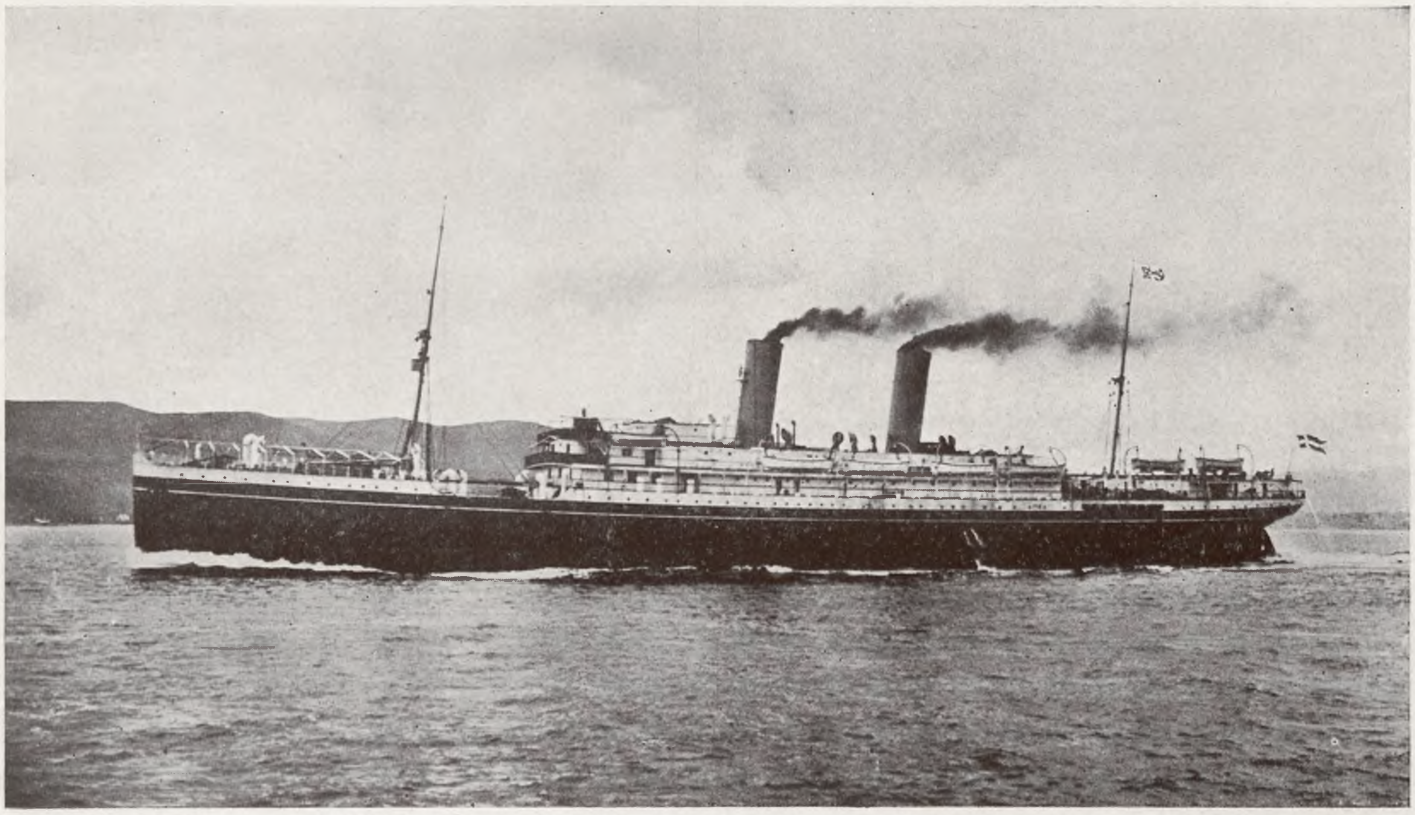
Statki te poprzednio tworzyły linję okrętową pod nazwą Americca - Baltic Line i nosiły nazwy: „Polonia", „Lituania" i „Estonia", obecnie dwa ostatnie z nich otrzymały nazwy „Kościuszko" i „Pułaski", nazwiska ludzi, którzy przyczynili się do wywalczenia niepodległości Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.

Jak donosi poselstwo nasze w Kopenhadze, paromiesięczne pertraktacje o stworzenie polskiej linji transatlantyckiej z Gdyni do Ameryki Północnej ze współudziałem kapitału duńskiego dobiegły w tych dniach do pomyślnego końca. Podpisano w Kopenhadze umowę, która stanowi punkt wyjścia dla przyszłej samodzielnej nawigacji polskiej na morzach światowych. Ze strony polskiej podpisało umowę świeżo w tym celu ufundowane: „Polskie Transatlantyckie Towarzystwo Okrętowe" (Gdynia - America Line). Stronę duńską reprezentuje „Kompanja Wschodnio - Azjatycka" w Kopenhadze (The East Asiatic Company wzgl. Ostasiatisk Kompani). Mocą tej umowy trzy wielkie statki tejże Kompanji (S/S„Polonia", „Lituania" i „Estonja" o łącznej wyporności 39 tysięcy ton) przechodzą pod banderę polską i stają się własnością spółki o kapitale mieszanym polsko - duńskim. W umowie zawartych jest szereg klauzul, które zapewne w przyszłości wytworzą między Kompanją duńską a nową linją polską jeszcze bliższe więzy oraz wspólność interesów.

Należy podkreślić, że doniosłe to posunięcie w na-

DLOWEJ MARYNARKI MORSKIEJ

LINJA OKRĘTOWA PRZEZ OCEAN
OKRĘTOWE SP. AKC. LINJA GDYNIA-AMERYKA



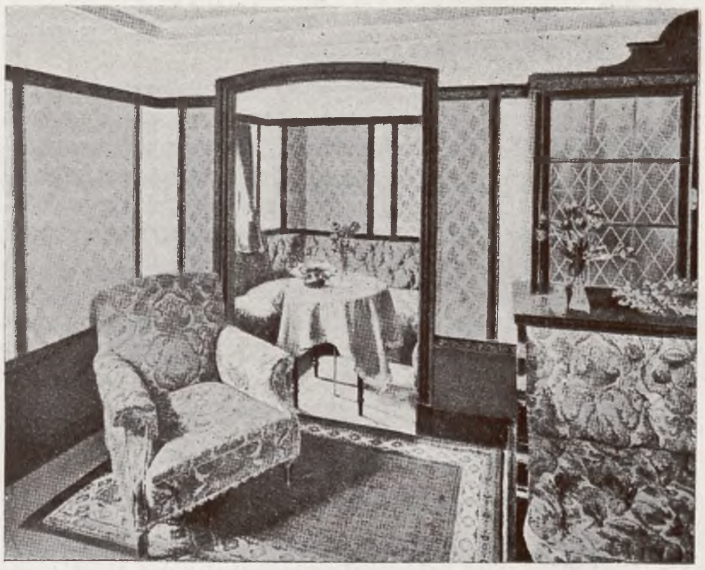
Statek „Polonia“ o wyporności 15000 ton. Największy okręt handlowy pod banderą polską.

szej polityce morskiej polega nietylko na tem, że nabyliśmy po raz pierwszy duże jednostki transportowe, lecz także, że związaliśmy się w znacznym stopniu z tak poważnym kontrahentem, jakim jest Kompanja Wschodnio - Azjatycka. Nie ulega wątpliwości, że bezpośrednie zainteresowanie tak ważnego czynika kapitału zagranicznego w rozwoju naszych spraw morskich, stanowi duży atut polityczny w dążeniu o umocnienie pozycji Polski na wybrzeżu bałtyckiem.

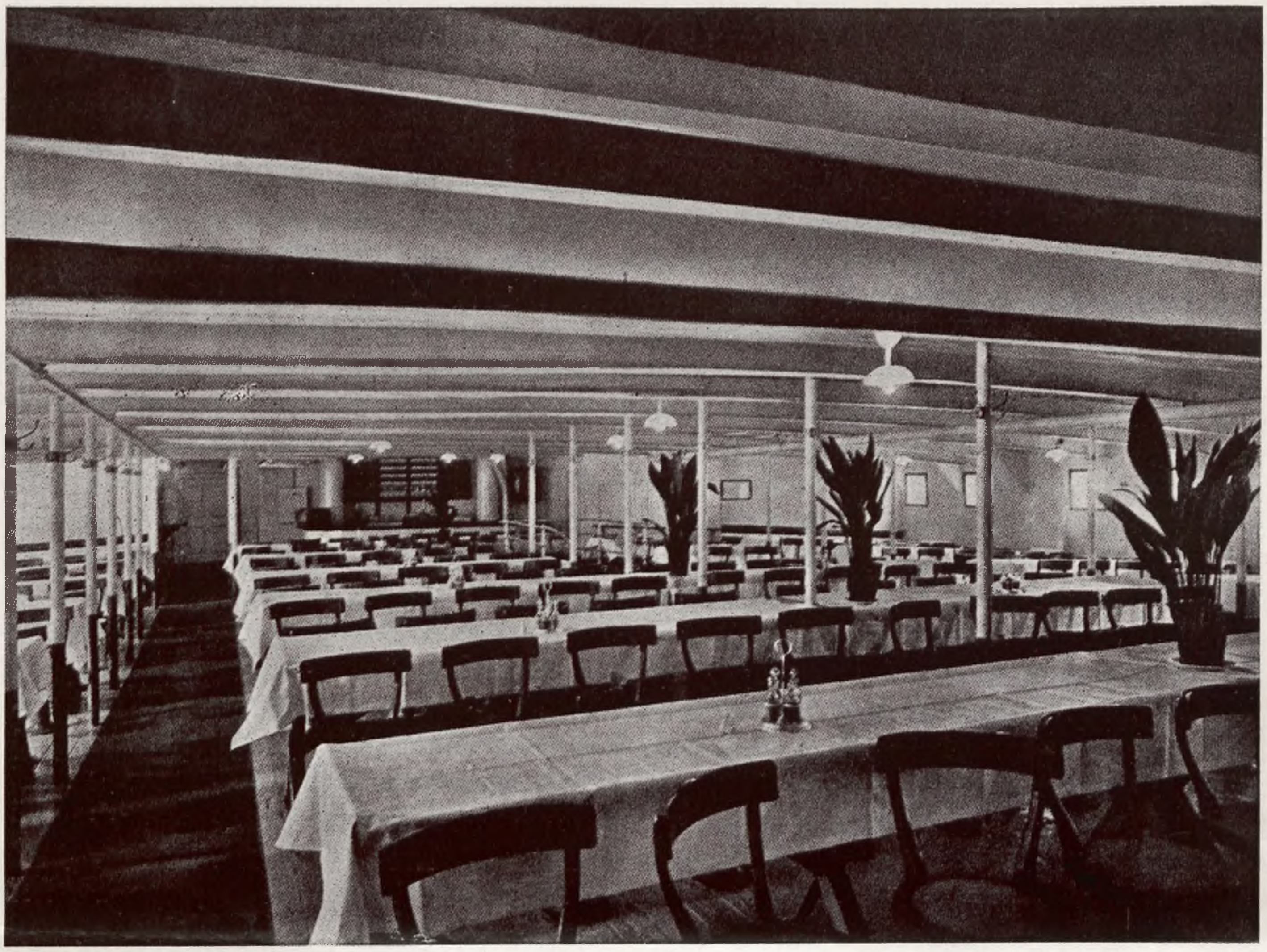
Uruchomienie polskiej linji transoceanicznej jest posunięciem pierwszej wagi w dziedzinie polskiej polityki morskiej. Dotychczas przewóz polskich emigrantów za ocean odbywał się wyłącznie na statkach zagranicznych, a polskie wychodźtwo płaciło wielomiljonowe sumy rocznie linjom cudzoziemskim. Obecnie Polska, posiadając ogromny kapitał w postaci ruchu emigracyjnego, sama, bodaj częściowo zajmie się przewozem swych obywateli do krajów zamorskich.



Sala jadalna 3-ej klasy na statku linji Gdynia-Ameryka



Fragment salonu dla pań na statku linji Gdynia-Ameryka



Sala jadalna 3-ej klasy na statku „Polonia" Polsk. Transatlantyckiego T-wa Okrętowego.

DYR. TEODOZY NOSOWICZ O RENTOWNOŚCI NASZYCH PORTÓW

Przyp. Redakcji: W wydanej staraniem Instytutu Bałtyckiego pracy zbiorowej p. t. „Obrona Pomorza" znajdujemy szereg zasadniczych prac, oświetlających podstawy i zadania naszej polityki morskiej. Poniżej przytaczamy opinję o rentowności naszych portów dyrektora departamentu Morskiego inż. T. Nosowicza.

Podstawą polityki portowej Ministerstwa Przemysłu i Handlu jest dążenie do stworzenia w naszych portach jak najbardziej dogodnych warunków dla naszego handlu zamorskiego. W tym celu prowadzi się intensywną rozbudowę portu gdyńskiego, który z czasem winien zająć dominujące miejsce pośród portów bałtyckich. Inicjatywa prywatna, która dąży do usadowienia się w Gdyni, otrzymuje szerokie poparcie Rządu: specjalna ustawa przewiduje dla osiedlających się tu przedsiębiorstw zwolnienie od szeregu podatków na okres 15 lat. Firmy prywatne otrzymują od Rządu na ulgowych warunkach tereny pod budowę w porcie bądź to magazynów, bądź urządzeń przeładunkowych i wreszcie zakładów przemysłowych.

Już w bliskiej przyszłości przystąpi Rząd do budowy Kanału Przemysłowego, wzdłuż którego stwarzają się szerokie możliwości dla osiedlenia się przemysłu przetwórczego w bezpośredniem sąsiedztwie portu.

Mając na uwadze bardzo znaczny ruch emigracyjny z Polski do krajów zamorskich, który to ruch stwarza zdrowe podstawy dla utrzymania transoceanicznych linij regularnych, Rząd dąży do stworzenia bezpośrednich linij z naszych portów, które dadzą najtańsze i najszybsze połączenie z rynkami zbytu naszych towarów.

CO KOSZTOWAŁY NASZE PORTY.

W porcie gdańskim w ciągu ostatniego 10-lecia został przeprowadzony szereg inwestycyj, mających na celu powiększenie jego zdolności przeładunkowej i potanienie kosztów przeładunku. Dzięki tym inwestycjom, pokrytym głównie z pożyczek, zaciągniętych przez Radę Portu, częściowo zaś z dochodów portu, wydajność portu gdańskiego wzrosła tak znacznie, w porównaniu z wydajnością z czasów przedwojennych. Ogólna suma tych inwestycyj wyniosła przeszło 30 milj. guldenów.

Wydatki Państwa na stworzenie portu w Gdyni przedstawiają się w sposób następujący do chwili obecnej:

budowle portowe około	94 milj.
budynki i uposażenia portu łączn. z chłodnią	34 milj.
Razem	128 milj.

Poza tem wydatki Państwa na gmachy i urzędy państwowe, postawione w mieście, wynoszą dotychczas około 10 milj.
a inwestycje kolejowe w porcie około 12 milj.
Razem z uprzedniemi około 150 milj.

Żeby zdać sobie sprawę, czy cyfra ta jest dużą, czy małą, należy porównać ją z inwestycjami na cele portowe państw zagranicznych. Przytoczę tylko kilka cyfr, odpowiadających ostatniemu okresowi. I tak Włochy wydały na rozbudowę portów, łącznie z Genuą, w tym samym okresie około 500 miljonów zł., na rozbudowę portu w Hamburgu wydano około 350 milj. zł., na rozbudowę małego portu w Królewcu około 110 milj. zł., na rozbudowę jednego portu francuskiego Bordeaux, wydano około 400 milj. zł. — Przytoczyłem powyższe cyfry jako dowód, że wysiłek finansowy Polski na budowę własnego portu w Gdyni, chociaż dla nas jest trudny, jednakże w porównaniu z wydatkami, które inne państwa na ten cel ponoszą, jest nieznaczny pomimo, że inni posiadają już szereg dobrze urządzonych portów wówczas, kiedy my budujemy od nowa nasz własny port.

Przytoczone wyżej fundusze, zużyte bądź to na modernizację, lub na budowę portów polskch, stanowią kapitał inwestycyjny.

Nasuwa się pytanie, czy ten kapitał rentuje się pod względem gospodarczym i czy przynosi korzyści gospodarczemu życiu kraju.

WPŁYW PORTÓW NA ŻYCIE GOSPODARCZE.

Jeszcze w r. 1925 zaledwie 10% ogólnego obrotu towarowego Polski z zagranicą przechodziło przez porty, reszta zaś obrotu odbywała się przez granice lądowe Państwa. W r. 1928 stosunek ten zmienił się radykalnie. Pomimo, że absolutna cyfra obrotu zagranicznego wzrosła, widzimy, że obrót drogą morską, t. j. przez nasze porty osiąga przeszło 45% ogólnego obrotu. Może to służyć niezbitym dowodem, że nasze porty wywiązują się z zadania na nie włożonego. Należy jednakże w tem miejscu przypomnieć rok 1925, kiedy po ogłoszeniu nam przez Niemcy wojny celnej, zostaliśmy pozbawieni możności eksportu jednego z głównych produktów naszego wywozu — węgla i musieliśmy dla niego szukać nowych rynków zbytu. Następnie przyszedł r. 1926 ze strajkiem węglowym w Anglji, konjunktura nam sprzyjała i otóż w tym momencie posiadanie przez Polskę własnych portów zostało całkowicie wyzyskane. Tylko dzięki portom mieliśmy w swem ręku całokształt aparatu, który umożliwił wywóz węgla, niezależnie od nikogo, na rynki zamorskie. Przytoczę cyfry, jak ten wywóz wzrastał, poczynając od r. 1924:

Wywóz węgla przez porty polskie w tysiącach tonn

Rok	Gdańsk	Gdynia	Tczew	w sumie
1924	408	—	—	40,8
1925	618	36,7	—	654,7
1926	3 118	518	57	3 693,0
1927	4 053	881	154	5 088,0
1928	5 494	1 766	9	7 269,0
1929*)	5 330	2 437	36,5	7 803,5
Razem	18 653,8	5 638,7	256,5	24 549,0

Tylko dzięki własnym portom pozyskaliśmy stały zbyt na rynku skandynawskim dla węgla polskiego.

---

*) Dane prowizoryczne Głównego Urzędu Statystycznego

Jeżeli przejść do cyfr, to widzimy, że przy przeciętnej cenie na węgiel w r. 1926 (w okresie strajku angielskiego) — 30 sh za tonne, w r. 1927 — 15 sh/t., w r. 1928 — 12,6 sh./t. i w r. 1929 — 15 sh./t., wywieźliśmy przez nasze porty za ostatnie cztery lata samego węgla na sumę około £. 19.250.000 czyli 837 milj. zł.

Obecny obrót roczny samego węgla wynosi przez porty około 8 miljonów tonn, co przy cenie 15 sh. daje cyfrę okooł 260 miljonów zł. rocznie, nie mówiąc o innych towarach.

Porównanie wyżej przeze mnie przytoczonych cyfr, z jednej strony, około 150 miljonów zł. wydanych przez Państwo na budowę własnego portu w Gdyni oraz 30 milj. guld., wydanych przez port gdański na swą modernizację i z drugiej strony pozyskania dzięki portom nowych rynków zbytu, które corocznie umożliwiają nam eksport węgla na sumę 260 miljonów zł., przemawia samo za siebie.

Niezależne od tego, posługiwanie się własnym portem przynosi ogromne korzyści ogólno-gospodarcze, tak pod względem bilansu płatniczego, jak pod względem zajęcia dużych mas własnych robotników.

Na podstawie powyższego śmiem twierdzić, że porty polskie w okresie przeszłym swoje zadania spełniły. Stojąc blisko sprawy i trzymając rękę na pulsie życa naszych portów, mogę zaświadczyć, że świadomość znaczenia portów wzrasta w sferach gospodarczych, również wzrasta z dnia na dzień napływ inicjatywy prywatnej, ludzi czynnych i chętnych do prowadzenia swych interesów w portach zwłaszcza w Gdyni.

Obecnie jesteśmy w fazie zakończenia w Gdyni pierwszej serji robót, a już prawie wszystkie miejsca wolne są w procie zajęte przez inicjatywę prywatną, która ulokowała tam kapitały w przedsiębiorstwach ściśle związanych z życiem portowem.

Dalszy problem gospodarczy polskich portów, jak już wspomniałem, polega na otwarciu tędy niezależnej od nikogo drogi komunikacyjnej dla naszej ekspansji w handlu zamorskim, oraz na stworzeniu w tych portach warunków taniego obrotu towarów naszego handlu zagranicznego.

WYCIECZKA SKAUTÓW ANGIELSKICH W GDYNI

„Parowiec United Baltic Corporation Baltavia" przywiózł do Gdyni w pierwsze święto wielkanocne o godzinie 13.15 88 skautów angielskich, którzy uroczyście zostali powitani przez ustawionych nad nadbrzeżem pasażerskim skautów polskich.

Po tradycyjnych przemowach powitalnych byłego konsula polskiego w Londynie p. Głuchowskiego i przedst. marynarki p. Bieńkowskiego skauci angielscy opuścili pokład parowca, dziękując kapitanowi okrętu za nadzwyczaj miłe wrażenia z podróży, przemówienie pokryto wesołym trzykrotnym okrzykiem hura! Potem nastąpiło zwiedzenie miasta i portu oraz obozu leśnego polskich skautów na Kamiennej Górze.

O godzinie 5-tej Komitet Skautingu Polskiego wydał na cześć skautów angielskich uroczystą kolację w hotelu Centralnym w Gdyni, która trwała do godziny 7-mej wiecz. Poczem wyruszono w towarzystwie polskich skautów na dworzec, skąd o godzinie 9-tej odjechali do Warszawy.

Skauci angielscy przybyli do Polski pod kierownictwem okręgowego sekretarza p. H. Spencera (patrz str. następna).

Z ŻEGLUGI NA WIŚLE
(ŻEGLUGA RZECZNA „VISTULA")

Mamy do zanotowania doniosły fakt, że największe T-wo żeglugowe na Wiśle — Zjednoczone Warszawskie Towarzystwo Transportu i Żeglugi Polskiej Sp. Akc., które wiosną roku ubiegłego znajdowało się na drodze nieodwołalnej upadłości, dzięki uporczywym wysiłkom kilku dzielnych ludzi, dźwiga się z upadku i jest na drodze do uzdrowienia podstaw swojej egzystencji.

W kwietniu roku zeszłego, po niedojściu do skutku przejęcia T-wa przez Ministerstwo Komunikacji, cały tabor T-wa, wynoszący 25 parostatków o sile około 5000 H. P. i kilkudziesięciu barek i przystani, został całkowicie unieruchomiony. Przeszło 600 ludzi, zatrudnionych na statkach, barkach i warsztatach T-wa miało zostać bez pracy. Poważny na nasze stosunki aparat żeglugowy, był skazany na długotrwały bezczynny postój i zniszczenie. Wierzyciele i akcjonarjusze T-wa, a przedewszystkiem Skarb Państwa, który jest właścicielem przeszło 30% kapitału akcyjnego T-wa i wierzycielem T-wa na sumę około 2.000.000 złotych, stał przed perspektywą poważnych strat, spowodowanych upadłością Towarzystwa.

W tym krytycznym okresie, grożącym T-wu zagładą, grupa wybitniejszych pracowników, nie bacząc na piętrzące się trudności, uzyskała pozwolenie nadzoru sądowego T-wa na uruchomienie żeglugi. Własną pracą, nieomal bez żadnych środków pieniężnych, żegluga T-wa zaczęła się uruchamiać i zajmować opuszczoną placówkę na Wiśle.

Entuzjazm pracowników udzielił się wierzycielom T-wa, którzy udzielili T-wu moratorjum i w porozumieniu się z akcjonarjuszami T-wa, wybrali nowy Zarząd, na czele którego zostali postawieni pp. Aleksander Kozłowski i Jerzy Gaszyński, którzy przy współpracy znanego ze swej długoletniej fachowej pracy w żegludze na Wiśle, Dyrektora Tadeusza Maliszewksiego, zdołali odwrócić grożące T-wu niebezpieczeństwo.

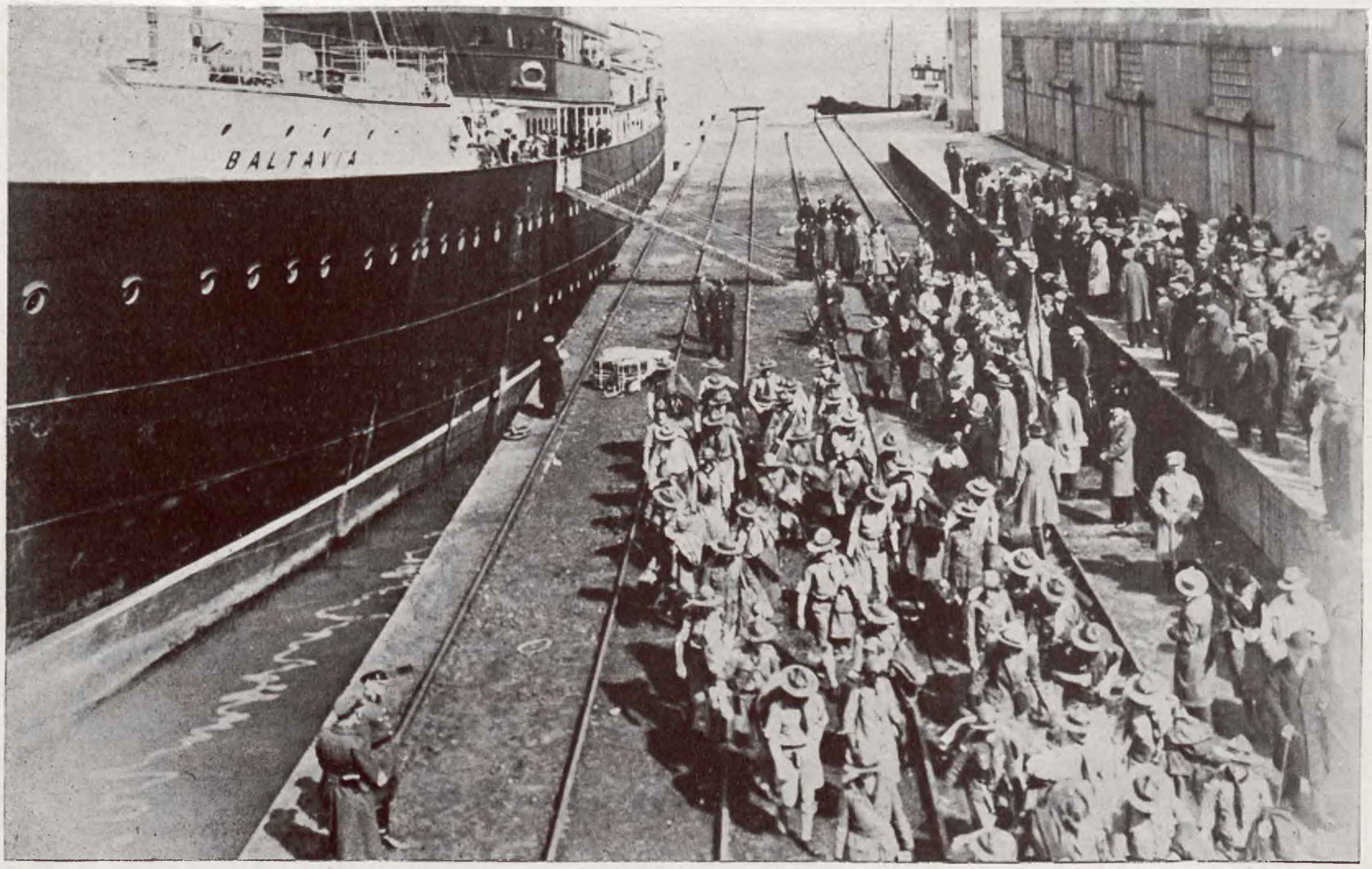
Żegluga, prowadzona przez T-wo w końcu nawigacji zeszłego roku objęła już z powrotem utracony teren. Liczne, regularne linje na Wiśle przeszły z powrotem w ręce T-wa. Tabor holowniczy T-wa, zablokowany w Gdańsku przez wierzycieli, dzięki zawarciu umów na transporty kilkunastu tysięcy tonn zboża, został oswobodzony. Drobni wierzyciele i zaległe płace zwolnionego licznego personelu, zostały uregulowane.

Cały aparat administracyjny został zreorganizowany.

Ministerstwo Skarbu i Ministerstwo Robót Publicznych, widząc wysiłki, czynione w kierunku ratowania T-wa, okazały T-wu pomoc moralną, delegując ponownie swoich przedstawicieli do władz T-wa dla współpracy nad jego sanacją.

I oto dziś, po roku usilnej walki, jaką T-wo prowadzi o swoją egzystencję, widzimy, że istotnie jest ono na najlepszej drodze do wyswobodzenia się z trudności finansowych.

Dzięki inicjatywie Zarządu T-wa z początkiem nawigacji r. b. została zawiązana Spółka pod nazwą: „Żegluga Rzeczna „Vistula", rozporządzająca 30-tu parostatkami, do której T-wo Transportu i Żeglugi



Z wycieczki skautów angielskich do Polski. Grupa skautów angielskich opuszcza należący do United Baltic Corporation Limited statek „Baltavia" w porcie gdyńskim i udaje się na przyjęcie, urządzone przez Komitet Skutingu Polskiego.



Z wycieczki skautów angielskich do Polski. Grupa skautów angielskich udaje się ze statku „Baltavia" na zbiórkę, przywitana uprzednio przez skautów polskich i przedstawicieli społeczeństwa w Gdyni.

wchodzi całym swoim taborem towarowo-pasażerskim, na okres 2-ch lat.

Jest to poważny krok w kierunku racjonalizacji pracy przedsiębiorstw żeglugowych na Wiśle w dziale towarowo-osobowym, który dotąd nie mógł się należycie rozwinąć, dzięki niezdrowej konkurencji, podrywającej jego byt i stwarzającej nadmierne koszty eksploatacyjne.

W ruchu towarowo-holowniczym (przewóz berlinkowy), które T-wo prowadzi nadal samodzielnie, w ciągu tego krótkiego czasu, jaki dzieli nas od wiosny zeszłego roku, T-wo zajęło swoje dawne poważne stanowisko, wypełniając dotkliwą lukę, jaką tworzył brak taboru T-wa, unieruchomionego wskutek grożącej upadłości.

Ś. P. INŻ. WŁADYSŁAW RUMMEL

Dnia 2 marca r. b. po krótkiej a ciężkiej chorobie, zakończył życie, przeżywszy lat 76, inż. Władysław Rummel, którego nazwisko jest ściśle związane z powstaniem portu w Gdyni.

Inż. Wł. Rummel urodził się w majątku Hermanówka, woj. Białostockiego. Po skończeniu w r. 1870 ze złotym medalem naówczas 5-go gimnazjum w Warszawie, wyjechał na studja do Instytutu Inżynierów Komunikacji w Petersburgu, który ukończył w roku 1875.

Po skończeniu Instytutu brał udział w badaniach hydrotechnicznych Wisły, potem zaś w r. 1878 został zaangażowany do budowy portu w Libawie. Od tej chwili poświęcał się całkowicie budowie portów handlowych, budując kolejno port w Tallinie, Rydze i ostatnio w Petersburgu, gdzie pozostawał do r. 1921 na stanowisku głównego inżyniera.

Kilka lat spędził inż. Wł. Rummel na morzu Czarnem, gdzie stał na czele poszukiwań i badań portowych, poczynając od ujścia Dunaju, a kończąc na portach koło tureckiej granicy.

Podczas wielkiej wojny inż. Rummel objął kierownictwo portów morza Białego i Oceanu Lodowatego. Dalej powierzone mu było przystosowanie portu Trebizondy do potrzeb wojennych, zrobienie głębokiego kanału pomiędzy zatokami Fińską i Ryską przez Monsund, dzięki czemu pancerniki rosyjskie mogły być przeprowadzone do zatoki Ryskiej i kierował wielu innemi pracami o dużem znaczeniu.

Przed samą wojną miał objąć regulację Dniepru. Obecnie według jego projektów podobno ta praca się urzeczywistnia.

Nazwisko ś. p. inż. Rummla było szeroko znane wśród fachowców w kraju i zagranicą. Międzynarodowy Kongres Żeglugi, który się odbył w r. 1908 w Petersburgu, wybrał go na swego prezesa. Na międzynarodowym zaś Kongresie Żeglugi w r. 1912 w Filadelfji został wybrany na wiceprezesa.

W Rosji ś. p. Wł. Rummel dosłużył się wysokiej rangi radcy tajnego. Miał szereg wysokich odznaczeń, był oficerem Legji Honorowej, posiadał ordery rumuńskie i inne.

Wysokie zalety osobiste ś. p. Zmarłego i jego wybitne wiadomości fachowe dawały mu tak wielki autorytet, że nawet bolszewicy nie ruszyli go z zajmowanego stanowiska głównego inżyniera portu petersburskiego, nie chcieli go wypuszczać z Rosji i trzeba było wielkich zabiegów i starań, aby inż. Wł. Rummel mógł powrócić do Polski.

Po powrocie do Ojczyzny inż. Wł. Rummel zajął się usilnie praktycznem rozwiązaniem sprawy budowy portu w Gdyni i przystąpił do zawiązania Francusko-Polskiego Konsorcjum budowy portu w Gdyni. Trzeba przyznać, że jeśli się udało pozyskać do budowy tego portu współpracę kapitałów zagranicznych, to jedynie dlatego, że w kołach fachowych zagranicą miano do inż. Władysława Rummla nieograniczone zaufanie pod każdym względem.

Do ostatnich dni swego życia ś. p. inż. Wł. Rummel żywo się interesował sprawami budowy portu w Gdyni, w których brał stale udział, jako konsultant, dalej równem zainteresowaniem obdarzał sprawy rozwoju floty handlowej i wojennej. Radował się z rozwoju marynarki handlowej i stale uskarżał się na niedostateczne zrozumienie u nas znaczenia floty wojennej.

Inż. Wł. Rummel był autorem wielu prac z dziedziny budowy i projektowania portów.

POLSKA EKSPANSJA GOSPODARCZA NA RYNKI ZAMORSKIE

HANDEL POLSKO-ANGIELSKI W ROKU 1929

Według statystyki angielskiej, Anglja importowała z Polski w r. 1929 towary wart. 6.922.054 £. (co stanowi po przeliczeniu ok. 300.276 tys. zł.); w roku 1928 import ten wynosił 5.781.343 £.; eksportowała zaś do Polski towary wart. 4.505.326 £., co stanowi ok. 250.780 tys. zł. (w roku 1928 — 5.253.229 £).

W imporcie Anglji pierwsze miejsce zajmują Stany Zjednoczone A. P. — 195.640.250 £. Następne miejsca zajmują: Argentyna — 81.418.864 £., Niemcy — 68.789.611 £., Francja — 56.497.215 £., Danja — 56.178.663 £., Belgja — 44.008.350 £., Holandja — 42.380.552 £., Rosja — 26.506.801 £., Szwecja — 25.704.131 £., Egipt — 23.565.492 £., Hiszpanja — 19.097.997 £., Włochy — 16.803.991 £., Finlandja — 14.945.960 £., Norwegja — 14.150.621 £., Szwajcarja — 13.720.143 £. i t. d. Poska w imporcie Anglji zajmuje 23 miejsce.

Na pierwszym miejscu w eksporcie Anglji stoją Stany Zjednoczone A. P. — 45.581.207 £., dalej idą Niemcy — 37.120.076 £., Francja — 31.641.348 £., Argentyna — 29.071.371 £., Holandja — 21.822.198 £., Belgja — 19.437.117 £., Włochy — 15.999.327 £., Chiny — 14.029.842 £., Japonja — 13.435.906 £., Brazylja — 13.383.149 £., Egipt — 12.575.632 £., Hiszpanja — 12.055..289 £., i t. d. Polska w eksporcie Anglji zajmuje 20 miejsce.

Według statystyki polskiej przywóz z Anglji w roku 1929 wynosił 265.027 tys. zł. (w r. 1928 — 313.497 tys. zł.). Wywóz do Anglji w r. 1929 wynosił 288.255 tys. zł. (w r. 1928 — 226.667 tys. zł.).

W roku 1929 saldo naszego handlu z Anglją było czynne i wynosiło 23.228 tys. zł. (w r. 1928 saldo było bierne i wynosiło 86.830 tys. zł.).

W imporcie z Anglji na pierwszem miejscu stoją materjały i wyroby włókniste, których sprowadziliśmy 74. 931 q. wart. 70.539 tys. zł. Następne miejsca zajmują:

	q.	wartość tys. zł.
produkty spożywcze	844.430	63.320
metale i wyroby z metali	1.298.788	43.589
maszyny i aparaty	50.192	30.804
środki komunikacji	3.941	12.806
materjały i przetw. chem. argan.	54.313	10.664
wyroby gumowe	11.589	9.373
produkty zwierzęce	3.867	8.766
przyrządy i mat. elektr.	2.224	2.370
papier i wyroby z papieru	10.861	2.248
różne przetw. chemiczne	4.748	1.748
instrumenty precyzyjne, przybory szkolne, pomiarowe i t. p.	772	1.737
paliwa, asfalt, ropa i produkty pochodne	198.596	1.264
odzież i konfekcja	160	994
materjały budowlane i wyroby ceramiczne	4.166	634
materjały i wyroby drzewne meble i t. p.	3.343	683

Towary importowane z Anglji w mniejszych ilościach są następujące: zwierzęta, szkło i wyroby szklane, wyroby zegarmistrzowskie, broń i amunicja, książki, pisma obrazy oraz galanterja.

Z pośród towarów, które eksportowaliśmy w roku 1929 do Anglji na pierwszem miejscu stoją produkty spożywcze — 2.014.579 wart. 177.370 tys. zł. Dalej idą:

	q.	wartość tys. zł.
materjały i wyroby drzewne	2.848.329	65.713
materjały i wyroby włókniste	14.252	15.857
metale i wyroby z metali	116.117	12.818
paliwa, amfalt, ropa i produkty pochodne	298.619	5.865
rośliny, sadzonki i t. p.	19.972	3.056
gumelastyka i wyr. gumowe	2.325	1.434
papier i wyroby z papieru	25.365	1.293
produkty zwierzęce	1.673	1.283
materjały i przetw. chem. organ.	11.466	624
materjały i przetwory chemiczne nieorganiczne	6.322	504
odzież i konfekcja	188	390
różne przetw. chemiczne	2.148	345
środki komunikacji	245	274
zwierzęta	sztuk 481	260

Nasze porty nie są jeszcze bynajmniej w całości wyzyskane. Szereg towarów importowych i eksportowych dotychczas idzie przez porty zagraniczne. Długoletnia tradycja gra tutaj ogromną rolę, albowiem handel jest naogół konserwatywny, trzyma się dawniej obranej dróg i zwekslować go na nową drogę, chociażby dogodniejszą, jest trudną sprawą.

OBROTY HANDLOWE POLSKI ZE STANAMI ZJEDNOCZONEMI A. P. W ROKU 1929.

Według statystyki Stanów Zjednoczonych import z Polski do Stanów Zjednoczonych w r. 1929 wynosił 4.852.882 $ (po prezliceeniu — 43.239 tys. zł.), a w roku 1928 — 3.604.369 $ (po przeliczeniu 32.115 tys. zł.).

Eksport ze Stanów Zjednoczonych do Polski w r. 1929 wynosił 16.356.285 $ (po prezliczeniu 145.734 tys. zł.), a w roku 1928 — 15.875.960 $ (po przeliczeniu 141.455 tys. zł.),

Jak widzimy saldo pasywne dla Polski według statystyki St. Zjednoczonych wynosiło w roku 1929 — 11.503.403 $ (około 102.495 tys. zł.), a w roku 1928 — 12.271.591 $ (około 109.340 tys. zł.).

Ogólny import St. Zjednoczonych w r. 1929 wynosił — 4.400.128 tys. $ (w 1928 — 4.091.444 tys. $), ogólny eksport w r. 1929 wynosił 5.241.262 tys. $ (w 1928 — 5.128.356 tys. $).

Pierwsze miejsce w imporcie St. Zjednoczonych w roku ubiegłym wśród państw europejskich zajmuje Anglja — 329.766 tys. $. Następnie idą Niemcy — 222.129 tys. $, Rrancja — 171.490 tys. $, Włochy — 117.055 tys. $, Holandja — 83.852 tys. $, Belgja — 74.044 tys. $, Szwecja — 52.982 tys. $ itd. Polska w imporcie St. Zjednoczonych z Europy zajmuje 16-te miejsce.

W eksporcie ze St. Zjednoczonych w r. 1929 na pierwszem miejscu wśród państw europejskich stoi

Anglja — 847.979 tys. $. Na następnych miejscach stoją: Niemcy — 410.258 tys. $, Francja — 265.655 tys. $, Włochy — 153.973 tys. $, Holandja — 128.291 tys. $, Belgja — 114.854 tys. $, Hiszpanja — 82.120 tys. $ itd. Polska w eksporcie St. Zjednoczonych zajmuje 12-te miejsce w rzędzie państw europejskich. Według statystyki polskiej import ze St. Zjednoczonych w r. 1929 wynosił 2.458.336 q. wartości 383.650 tys. zł., co stanowiło 12,3% ogólnego importu (w r. 1928 — 464.646 tys. zł.,); eksport do St. Zjednoczonych w r. 1929 wynosił 429.586 q. wartości 30.793 tys. zł., co stanowiło 1% ogólnego eksportu Polski (w r. 1928 — 19.029 tys. zł.), Saldo pasywne w obrotach Polski ze Stanami ZjednoczonemiA. P. w r. 1929 zmniejszyło się, gdyż wynosiło — 352.857 tys. zł., podczas gdy w 1928 wynosiło — 447.617 tys. zł.

Najważniejszą pozycją w imporcie ze Stanów Zjednoczonych w r. ub. stanowiły materjały i wyroby włókniste, których importowaliśmy 505.531 q. wartości 212.401 tys. zł. Następnie według wartości szły:

	q.	wart. tys. zł.
Produkty spożywcze	250.183	55.783
Środki komunikacji	60.355	28.923
Metale i wyroby z matali	944.986	22.284
Produkty zwierzęce	23.076	21.135
Maszyny i aparaty	20.304	10.386
Instrumenty, przybory szkolne, pomiarowe itp.	2.401	8.139
Gumelastyka i wyroby z gumy	9.285	7.133
Rośliny i ich części oddzielnie niewymienione	28.612	2.333
Materjały i przetwory chem. organiczne	16.558	2.145
Materjały i przetwory chem. nieorganiczne	.524.311	4.801
Paliwa asfalt, ropa i prod. pochodne	20.456	1.824
Materjały oddzielnie niewym. i wyrobyz nich	39.742	1.639
Przyrządy i materjały elektrotechniczne	717	1.114

i t. dalej.

W eksporcie naszym do Stanów Zjednoczonych pierwsze miejsce pod względem wartości zajmują produkty zwierzęce — 9.867 q. wartości 6.469 tys. zł.

Następnie idą:

	q.	wart. tys. zł.
Materjały i wyroby drzewne	69.775	5.980
Produkty spożywcze	161.069	3.680
Rośliny i ich części oddzielnie niewymienione	13.075	2.684
Odzież i konfekcja	885	2.491
Materjały i wyroby włókniste	6.294	2.271
Różne przetwory chemiczne	17.271	1.828
Papier i wyroby z papieru	52.208	1.551
Książki, pisma i obrazy	1.417	1.112
Paliwa, asfalt ropa i materjały pochodne	79.218	728
Galanterja	77	684
Materjały i przetwory chem. organiczne	17.889	652
Maszybny i aparaty	830	312
Metale i wyroby z metali	445	168

PRZEDSIĘBIORSTWO ŻEGLUGOWE „STANDARD NOBEL" W POLSCE

Firma amerykańska Standard Nobel, znana na kuli ziemskiej i w Polsce, jako wielka firma nadewszystko naftowa, posiada w Polsce obok przedsiębiorstw naftowych i pokrewnych, przedsiębiorstwo żeglugowe, towarowo-holownicze.

Przedsiębiorstwo towarowo-holownicze, finansowane przez Standard Nobel, posiada znaczny tabor holowniczy rzeczny, w skład którego wchodzą dwa statki motorowe o sile 200 koni, jedyne tego rodzaju na Wiśle, prócz tego parowce i komplet berlinek drewnianych, żelaznych, nawet o specjalnej konstrukcji tanków wodnych, jakich nie posiada w Polsce żadne przedsiębiorstwo, posiada oddziały i agentury w Gdańsku (Hopfengasse 34), w Toruniu (ul. Łazienna 10), we Włocławku (ul. Płocka 130), w Płocku, oraz Zarząd w Warszawie (Al. Jerozolimska 57), składy murowane, odpowiadające wymogom nowoczesnej techniki w porcie handlowym na Pradze (ul. Zamojskiego 2, tel. 76-97), gdzie mieści się biuro i kierownictwo żeglugi.



Magazyny przedsiębiorstwa żeglugowego „Standard-Nobel".

Tabor tego przedsiębiorstwa żeglugowego odznaczył się między innemi i tem, że pierwszy począł przewozić towary z Gdyni przez Gdańsk do Warszawy.

Stawki przewozowe są konkurencyjne, jest dostateczna ilość taboru i siły pociągowej, pozwalającej na stworzenie stałej komunikacji towarowej między Gdańskiem a Warszawą, rejsy co kilka dni.

Przedsiębiorstwo to, posiadające przeszło sto osób personelu, przewiozło w r. ub. 35.000 ton towarów, przewóz ten stale wzrasta.

NIESŁYCHANE WYSTĄPIENIE GEN. M. ZARUSKIEGO

PRAWDA O ZATARGU GEN. M. ZARUSKIEGO Z „FLOTĄ NARODOWĄ"

(d. c.)

NARODZINY „FLOTY NARODOWEJ“: Komitet Floty Narodowej istnieje od lat dziesięciu na mocy ustawy sejmowej, zmienionej dn. 16 lutego 1927 r. Grupa osób dobrej woli (szef biura K. F. N., inspektor K. F. N., prezes izby polsko-węgierskiej oraz redaktor pierwszych czasopism morskich w niepodległej Polsce) założyła pismo morskie, by oświetlać w niem sprawy morskie ze stanowiska gospodarczego i ewentualnie wydatnie poprzeć działalność Komitetu Floty Narodowej tak, by przynajmniej co rok Komitet Floty Narodowej mógł dostarczyć funduszów na zakup jednego okrętu.

Wspólnicy wybrali sobie tytuł „Flota Narodowa“. Pod tym też tytułem wspólnicy zarejestrowali pismo w Komisarjacie Rządu m. st. Warszawy w 1928 r. i zawarli między sobą umowę, na mocy której całą administrację prowadzi p. Kąkolewski z p. Drozdowskim, redagowanie inspektor p. Tomczak z p. Krajewskim. Założyciele zgóry przewidywali, że to specjalne, po europejsku wydawane czasopismo nie będzie dochodowem i że bez poparcia ze strony p. ministra przemysłu i handlu będzie walczyło z trudnościami, i liczyli na to poparcie, tem więcej, że została uchwalona specjalna ustawa sejmowa, zalecająca ze względów państwowych popieranie tego typu wydawnictw morskich.

ZAWARCIE UMOWY Z P. GEN. ZARUSKIM I JEJ ROZWIĄZANIE. P. M. Zaruski, sekretarz K.F.N., zawarł z właścicielami pisma „Flota Narodowa“ umowę następującej treści:

Do W. Panów
Józefa Kąkolewskiego, Radosława Krajewskiego, Stanisława Tomczaka i Henryka Drozdowskiego
w miejscu.

W odpowiedzi na pismo z dn. 6 października 1928 r. Komitet Floty Narodowej, zastąpiony przez Sekretarza Generalnego gen. M. Zaruskiego proponuje W. Panom, jako Komitetowi Wydawniczemu czasopisma „Flota Narodowa", przyjęcie następujących warunków wydawania wyżej wymienionego czasopisma:

1. Komitet Wydawniczy składający się z panów: Józefa Kąkolewskiego, Radosława Krajewskiego, Stanisława Tomczaka i Henryka Drozdowskiego, zakłada z dniem 1.XI.1928 r. fachowo-morskie pismo perjodyczne o charakterze apolitycznym „Flota Narodowa", wychodzące najmniej 11 razy w ciągu roku, którego naczelnem zadaniem będzie informować ogół o działalności i potrzebach Komitetu Floty Narodowej oraz znaczeniu floty dla Państwa.

2. Powyższy Komitet Wydawniczy obowiązuje się:

a) do wydawania minimum II egzemplarzy rocznie w mowie będącego pisma,

b) umieszczać w każdym numerze pisma na naczelnem miejscu ogłoszenia Komitetu Floty Narodowej, charakteryzujące jego cele i działalność oraz wstępne artykuły o działalności i potrzebach Komitetu Floty Narodowej oraz znaczeniu floty dla Państwa.

c) utrzymywać w piśmie dział informacyjny dla krótkich informacji o zmianach w łonie Komitetu Floty Narodowej, zakładaniu Oddziałów Komitetu Floty Narodowej, zbieraniu funduszów na rozbudowę floty i t. d. oraz umieszczać tego rodzaju informacje w powyższym dziale informacyjnym na żądanie Sekretarza Generalnego Komitetu Floty Narodowej lub innej osoby bądź fachowej, bądź zainteresowanej.

d) przedstawiać każdy numer „Floty Narodowej" przed wydaniem go do aprobaty Generalnemu Sekretarzowi Komitetu Floty Narodowej.

3. Za zobowiązania zawarte w p. 1 i 2 niniejszej umowy odpowiadają członkowie Komitetu Wydawniczego solidarnie.

4. Komitet Floty Narodowej gwarantuje niniejszą umową Komitetowi Wydawniczemu abonament najmniej 500 egzemplarzy każdego numeru „Floty Narodowej“.

5. Komitet Wydawniczy zobowiązuje się umieszczać w piśmie artykuły treści, wskazanej przez Sekretarza Generalnego Komitetu Fl. N.

6. Na wypadek niedotrzymania zobowiązań, zawartych w p. 1 i 2 członkowie Komitetu Wydawniczego obowiązują się zapłacić w każdym wypadku winy z ich strony karę konwencjonalną do 500 zł.

7. Na wypadek niewykonania przez członków Komitetu Wydawniczego zobowiązań, wynikających z p. 1 i 2 Komitet Floty Narodowej zastrzega sobie prawo rozwiązania umowy niniejszej bez stawiania w zwłoce i bez wyroku sądowego przez proste doręczenie pisma na ręce jednego z członków Komitetu Wydawniczego. Obydwom stronom przysługuje prawo rozwiązania umowy z dwumiesięcznym wypowiedzeniem.

8. Wszelkie spory, wynikające z niniejszej umowy zostaną poddane rozstrzygnięciu Marszałka Sejmu.

9. Umowę niniejszą zawiera się na czas do 31 grudnia 1929 roku.

Z poważaniem

Sekretarz Generalny K. Fl. N.
(—) *gen. M. Zaruski*

Warszawa, dn. 13 października 1928 r.

Jak widać z treści umowy raczej czasopismo subsydjowało Komitet Floty Narodowej, który brał po niżej ceny kosztów 500 egzemplarzy, niż było przezeń subsydjowane.

To też p. Zaruski, to bardzo pożyteczne wydawnictwo popierał jak najusilniej, tem więcej, że rozkwit instytucji w jej okresie organizacyjnym wynikał niejako z rozkwitu wydawnictwa.

Władze naczelne Komitetu Floty Narodowej jednak orzekły, że ustawa o Komitecie Floty Narodowej nie przewiduje posiadania własnego organu przez K. F. N., ani też wydatków na propagandę prasową, i poleciły rozwiązanie umowy z właścicielami „Floty Narodowej“, co uczyniono w następujący sposób:

DO KOMITETU WYDAWNICZEGO CZASOPISMA „FLOTA NARODOWA"

P. P. Józefa Kąkolewskiego, Radosława Krajewskiego, Stanisława Tomczaka i Henryka Drozdowskiego.
Na ręce WPana Krajewskiego.
w miejscu

Na mocy uchwały Wydziału Wykonawczego Komitetu Floty Narodowej z dnia 14 maja b. r. komunikujemy WPanom, że umowę, zawartą z WPanami w dn. 13 października 1928 r. jako Komitetem Wydawniczym w sprawie czasopisma „Flota Narodowa"" z dniem dzisiejszym wymawiamy.

W myśl § 7 powyższej umowy wszelkie zobowiązania obustronne wygasają w dn. 21 lipca b. r. Do tego terminu umowa pozostaje w sile.

Jednocześnie komunikujemy, że gdyby WPanowie zamierzali nadal, t. j. po 21 lipca b. r. wydawać powyższe czasopismo pod tytułem „Flota Narodowa"", to w tym wypadku WPanom nie będzie przysługiwać prawo używania w podtytule słów „Organ Komitetu Floty Narodowej".

Z poważaniem
Sekretarz Generalny K. Fl. N.
(—) Gen. M. Zaruski

Prócz tego było jeszcze pismo, przedłużające jedynie termin tego rozwiązania umowy.

NASTĘPSTWA UNIEZALEŻNIENIA SIĘ OD KOMITETU FLOTY NARODOWEJ. Po rozwiązaniu umowy „Flota Narodowa“, wydawana po europejsku, acz prowadzona bardzo oszczędnie (za pracę swą współpracownicy nie otrzymywali wynagrodzenia) została z długami wobec prenumeratorów, drukarni, zakładów graficznych i t. p.

Ministerstwo Przem. i Handlu jeszcze subsydjum nie udzieliło. Wytworzyła się sytuacja, że trudno było „Flotę Narodową“ dalej prowadzić i nie można zamknąć, to bowiem wymaga pokrycia długów. P. gen. Zaruski propozycję przejęcia czasopisma wraz z długami odrzucił.

Chcąc ratować sytuację p. Krajewski dn. 17-go września 1929 r. przejmuje od współwłaścicieli prowadzenie pisma wyłącznie na siebie, to znaczy staje się odpowiedzialnym wydawcą i redaktorem wydawnictwa. Nie z obowiązku prawnego, lecz ze względów zwykłej przyzwoitości oddziela administracyjnie „Flotę Narodową“ od Komitetu Floty Narodowej:

1) Daje powiadomienia w Nr. 7/8 o tem, że następny numer „Floty Narodowej“ nie będzie organem Komitetu Floty Narodowej, i umieszcza te powiadomienia we wszystkich następnych numerach „Floty Narodowej“ na widocznem miejscu.

2) Poleca swym współpracownikom zawsze ściśle odgraniczać czasopismo od K. F. N. i bierze od nich zobowiązania treści:

ZOBOWIĄZANIE

Wiadomem mi było i jest, że poczynając od Nr. 9 czasopismo „Flota Narodowa“ jest czasopismem prywatnem, służącem wielkiej sprawie polskiej ekspansji morskiej, i że z Komitetem Floty Narodowej i z innemi pokrewnemi instytucjami nie ma formalnie nic wspólnego, i współpracując z tem czasopismem zobowiązałem się i zobowiązując się reprezentować je tylko w tem świetle.

3) Wystosowuje list do p. Zaruskiego, drukowany w Nr. 13 „Floty Narodowej“, jako publiczne ostrzeżenie następującej treści:

OSTRZEŻENIE

Niektórzy pracownicy Komitetu Floty Narodowej rozgłaszają, że kolporterzy i akwizytorzy czasopisma „Flota Narodowa‘ podszywają się pod działalność Komitetu Floty Narodowej.

Niniejszem oświadczamy, że wszyscy współpracownicy czasopisma „Flota Narodowa‘ są powiadomieni przez nas i przez treść naszego czasopisma, iż czasopismo to obecnie nie ma nic wspólnego z Komitetem Floty Narodowej, poza służeniem tej samej dostojnej sprawie, i jednocześnie prosimy o oddawanie naszych kolporterów i współpracowników, podszywających się pod działalność Komitetu Floty Narodowej, natychmiast w ręce sprawiedliwości.

Jednocześnie ze swej strony prosimy o uprzedzenie pracowników Komitetu Floty Narodowej, że za rozgłaszanie niezgodnych z prawdą wiadomości i szkodzących dobrej sławie naszego czasopisma będą niezwłocznie pociągani do odpowiedzialności.

Z poważaniem Radosław Krajewski...

4) I później nieco nawet na zwykłych handlowych deklaracjach ogłoszeniowych czasopisma drukiem zaznacza, że „Flota Narodowa“ jest czasopismem prywatnem i niemającem nic wspólnego administracyjnie z Komitetem Floty Narodowej.

GEN. MARJUSZ ZARUSKI PRAGNIE ZABRAĆ „FLOTĘ NARODOWĄ“. Żeby okazać dobrą wolę pan Krajewski ciągle podkreślał i podkreśla. że choć „Flota Narodowa“ jest jego własnością autorską i choć wchodzi w okres, w którym już zaczyna długi stopniowo spłacać, chętnie ją Komitetowi Floty Narodowej podaruje pod warunkiem, że Komitet Floty Narodowej przejmie nietylko dochody, ale i długi wydawnictwa. Mimo to p. Zaruski pragnie tę własność prywatną zabrać. Imieniem Komitetu Floty Narodowej domaga się pisemnie od Komisarjatu Rządu m. st. Warszawy, by zakazał p. Krajewskiemu wydawania „Floty Narodowej“. P. Krajewski otrzymuje z ramienia p. Zaruskiego przez adwokata ultimatum, z którego dowiaduje się po raz pierwszy, że prawo Komitetu Floty Narodowej do nazwy „Flota Narodowa“ jest niezbywalne, że wbrew woli Komitetu F. N. nie wolno wydawać „Floty Narodowej“ i że wydawca ma niezwłocznie zawiesić wydawnictwo „Flotę Narodową“. Tu znów, żeby okazać ze swej strony dobrą wolę, wydawca zwraca się do p. Prezesa Wydziału Wykonawczego K. F. N. posła Zalewskiego, który w rozmowie z p. Krajewskim wyraził się, że p. Krajewski ma prawo wydawania nadal „Floty Narodowej“.

List do pos. S. Zalewskiego jest tej treści:

Wielmożny Pan POSEŁ STANISŁAW ZALEWSKI
Prezes Wydziału Wykonawczego Komitetu Floty Narodowej

Zwracam się z uprzejmą prośbą do Pana Prezesa, który raczył uznać, że czasopismo „Flotę Narodową‘ mam prawo wydawać, o rozpatrzenie sprawy, wytoczonej mi przez p. gen. M. Zaruskiego.

W tym celu przedkładam:

1) pismo p. gen. Zaruskiego do wydawnictwa „Flota Narodowa‘, na mocy którego wydawnictwo to stało się organem Komitetu Floty Narodowej (zał. 1).

2) pismo, rozwiązujące współpracę wydawnictwa z Komitetem Floy Narodowej (zał. 2).

3) pismo p. adwokata Urbanowicza do mnie, (zał. 3).

4) odpowiedź na pismo adw. Urbanowicza, (zał. 4).

5) wzór formularza podpisywanego przez współpracowników czasopisma „Flota Narodowa‘, (zał. 5).

6) numery „Floty Narodowej“.

Na wszelkie propozycje rozgraniczenia czasopisma od Komitetu Floty Narodowej zawsze więcej niż zgadzałem się, i zgadzam się, czego dowodem jest treść numerów ostatnich, zobowiązania pracowników, i wszelkim słusznym żądaniom zawsze czyniłem i czynić będę zadość.

Iżby na zawsze zapobiec możliwości jakichkolwiek pomyłek, będę zaopatrywać wystawiane przez czasopismo „Flota Narodowa“ pokwitowania pieniężne (za prenumeratę, ogłoszenia i t. p.). specjalnym nadpisem, wyjaśniającym, że to jest własnością prywatną i nie jest organem Komitetu Floty Narodowej.

I jednocześnie będę prosić Komitet Floty Narodowej o zapobiegnięcie w formie, jaką uzna za właściwą, by przedpłaty za moje czasopismo nie wpływały na konto Komitetu Floty Narodowej.

Warszawa, dn. 11 lutego 1929 r.

Radosław Krajewski

Po tym liście przeciwna strona już poczyna nie przebierać w środkach.

ROBIENIE MATERJAŁU CELEM WYTOCZENIA SPRAWY SĄDOWEJ. Do kilkuset firm, które ogłaszały się we „Flocie Narodowej“ są wysyłane dezorjentujące listy treści następującej:

Komitet Floty Narodowej uprzejmie prosi P. T. Zarząd Firmy o łaskawe zawiadomienie nas, czy ogłoszenia WPanów umieszczone w Nr. 9 wrzesień 1929 r. czasopisma „Flota Narodowa“ było dane jako reklama Firmy w celach handlowych, czy też jako ofiara dla Komitetu Floty Narodowej na budowę floty morskiej.

Wobec tego, iż czasopismo „Flota Narodowa“ było organem oficjalnym Komitetu Floty Narodowej uprzejmie prosimy o wyjaśnienie, w jakim charakterze występował przedstawiciel czasopisma i na skutek jakich argumentów umieścili WPanowie ogłoszenie w powyższym czasopiśmie.

Jednocześnie wyjaśniamy, iż Komitet Floty Narodowej istnieje na zasadzie ustawy z dn. 16.II.27 r. i ma za zadanie utworzenie silnej floty morskiej.

Oczekując łaskawej i szybkiej odpowiedzi

Z poważaniem Szef Biura Koła St. K. Fl. N.
Podpis nieczyt.

Pieczęć:
Koło Stołeczne Komitetu Floty Narodowej.

Nadto niezależnie od listów chodzą ludzie Komitetu Floty Narodowej wyjaśniający firmom fatalną pomyłkę, jaką zrobiły, dając ogłoszenie do „Floty Narodowej“. Nic dziwnego, że ten sposób zbierania materjału może wywołać oburzenie, to też między innemi b. poseł na Sejm Jan Siecinski pisze do Komitetu Floty Narodowej.

W. Pan
Szef Biura Koła Stołecznego Komitetu Floty Narodowej
w Warszawie.

Pismem W. Pana L. dz. 298 z dnia 11.III r. b. W. Pan zapytując Firmę Georg Geiling w Poznaniu i „Progrescoal" w Gdańsku, czy ogłoszenie firmy powyższe dały jako handlowe czy jako ofiarę na Komitet Floty Narodowej, już *samem zręcznem sformułowaniem zapytań w liście mimowoli sugeruje i nasuwa odpowiedź pozytywną, kiedy w rzeczywistości rzecz przedstawia się zupełnie inaczej.*

Abstrachując stronę etyczną metody i sposobów, jakie W. Pan, w tym wypadku użył dla walki z czasopismem „Flota Narodowa", którego jestem współpracownikiem — jaknajkategoryczniej stwierdzam W. Panu, że tak w nazwanych firmach jak i w szeregu innych, które odwiedzam i to nie sam a zawsze w towarzystwie jeszcze jednego współpracownika, na wstępie zaznaczam, że czasopismo „Flota Narodowa" jest wydawnictwem prywatnem, nic wspólnego z Komitetem Floty Narodowej nie ma i że proszę o ogłoszenie względnie artykuł opisowy charakteru wyłącznie handlowego, o żadnych ofiarach i subwencjach nawet na rzecz pisma, nigdy kwestji nie poruszam, chociażby z tego powodu, że nasze społeczeństwo już tej żebraniny, skąd by ona i na jaki cel nie była, już ma dosyć.

Jako b. poseł na Sejm, oficer rezerwowy W. P. człowiek starszy i poważny, zbyt szanujący swoją dobrą opinję, jaką tu się cieszę, żeby pozwolić kto by to nie był *na bezkarne imputowaniami czy pośrednio czy bezpośrednio postępowania nieetycznego newet wręcz karygodnego.*

Wobec powyższego, proszę niniejsze moje oświadczenie przyjąć do wiadomości i do firm w b. dzielnicy pruskiej (trzy województwa zachodnie), gdzie ja pracuję dla „Floty Narodowej" — więcej listów podobnej treści nie wysyłać, albowiem w przeciwnym razie nietylko wystąpię w prasie lecz zwrócę się do sądu w obronie swej czci i godności.

Z poważaniem
Jan Sieciński

I nic dziwnego, że p. Zaruski narazie osiągnął to, o co chodziło: niektóre z zapytanych i zdezorjentowanych firm, powtórzyły zadane im pytanie w formie twierdzącej.

Materjał robiony musi zawsze okazać się robionym materjałem.

Owe zdezorjentowane firmy z chwilą, gdy zrozumiały, o co chodzi, dały sprostowania, lub wyraźnie stwierdziły, że zostały wprowadzone w błąd pismem z ramienia p. Zaruskiego. Jako znamienny przykład takiego sprostowania podajemy:

Do „Floty Narodowej"
w Warszawie

W odpowiedzi na pismo WPanów z dn. 6 b. m. przesyłamy w załączeniu odpis listu, otrzymanego z Koła Stołecznego Komitetu Floty Narodowej oraz kopję naszej odpowiedzi.

Jak WPanowie sami z załączników zauważą, K. S. K. F. N. zwróciło się do nas jakoby z ramienia WPanów, więc sądziliśmy, że są identyczne z „Flotą Narodową", a nie przykładając do tego zapytania wielkiej wagi donieśliśmy, iż ogłoszenie umieszczone swego czasu we „Flocie Narodowej" było dane „raczej" jako ofiara, aniżeli jako reklama. W rzeczywistości jednak ogłoszenie udzieliliśmy w celach reklamowych, o czem równocześnie pocztą K. S. K. F. N. zawiadamiamy i poprzednie pismo nasze w tej sprawie anulujemy.

Z poważaniem
Fabryka Obuwia Marko. Sp. z o. o. w Krakowie

Do Wydawnictwa „Flota Narodowa"
Warszawa
Aleje Jerozolimskie 23.

W posiadaniu pisma z dnia 6 kwietnia b. r. donoszę niniejszem, że na zapytanie Stołecznego Komitetu Floty Narodowej, podałem niesłusznie, że ogłoszenie zamieszczone w czasopiśmie „Flota Narodowa" było dane jako ofiara na rzecz Kom. Fl. Narodowej, nie przekonawszy się dokładnie. Wyszukałem deklarację i stwierdziłem, że zamówiłem ogłoszenie w czasopiśmie „Flota Narodowa" i proszę zatem o sprostowanie tej sprawy, ponieważ niechcąco mylnie wyjaśniłem St. Kom. Fl. Nar.

Z poważaniem
Adolf Wech

Fabryka Mebli Giętych Łodygowice
Do Redakcji Czasopisma „Flota Narodowa"
w miejscu.

W odpowiedzi na list WPanów z dn. 10 b. m. za Nr. 630/30 komunikujemy, co następuje:

W sprawie naszej odpowiedzi, udzielonej Kołu St. Komitetu Floty Narodowej, na zapytanie, czy reklama (ogłoszenie) umieszczona w Nr. 10/11 czasopisma „Flota Narodowa", była dana w formie ofiary, — niniejszem wyjaśniamy, że na skutek nieporozumienia odpowiedź nasza była twierdząca, wobec czego donosimy, iż rzeczywiście wspomniane ogłoszenie potraktowaliśmy jako reklamę i poparcie idei pisma.

Z poważaniem
Przemysł Leśny „Prolas" sp. z ogr. odp.
(podpis)

P. T.
Redakcja i Administracja czasopisma „Flota Narodowa"

Niniejszem potwierdzamy odbiór c. pisma L. dz. 677/30 z dnia 5 b. m. i donosimy uprzejmie, że równocześnie zwróciliśmy się do Koła Stołecznego Komitetu Floty Narodowej, Warszawa, ul. Senatorska 14, z prośbą o sprostowanie naszej poprzedniej odpowiedzi, pisząc następująco:

„Powołując się na c. list WPanów Dz. Nr. 261 z dnia 10 ub. m., oraz na naszą odpowiedź z dn. 12 ub. m. donosimy niniejszem uprzejmie, że w zmiankowanej naszej odpowiedzi zaszła o tyle pomyłka, że inserat o naszej firmie, zamieszczony w Nr. 9 wrzesień 1929 r. czasopisma „Flota Narodowa" nie stanowił daru względnie ofiary dla Komitetu Floty Narodowej, lecz jedynie był dany w celach handlowych.

Prosimy zatem uważać naszą odpowiedź z dn. 12 ub. m. jako bezprzedmiotiwą".

Sądząc, że przez powyższe sprawa zostaje ostatecznie załatwiona, pozostajemy

Z poważaniem
Goleszowska Fabryka Portland Cementu S. A.
(podpisy)

Słowem, wszystkie zdezorjentowane firmy dały sprostowania, bo ogłoszenia wszystkie do „Floty Narodowej" były i są przyjmowane tylko na mocy zamówień handlowych.

Ponieważ odpisy tych swoich sprostowań przesyłały niektóre firmy do K. F. N. strona przeciwna widząc, że w nicość się obraca jej robiony materjał oskarżeniowy, oddaje sprawę do urzędu śledczego, gdzie są obecnie wzywane i badane w dalszym ciągu te same firmy. To niezmiernie „popularyzuje" czyni głośną polską sprawę morską i „zjednywuje" dla morza firmy, które nigdy nie widziały urzędu śledczego i które się z nim zapoznają tylko dzięki temu, że poparły pismo morskie udzieleniem handlowego ogłoszenia. Ogłoszenia zawsze były zbierane na drukowanych zamówieniach handlowych (t. zw. deklaracjach ogłoszeniowych), na których od początku istnienia wydawnictwa nie było nawet wspomniane słowo: Komitetu Floty Narodowej. Niewłaściwość owych dezorjentujących listów do firm da się jeszcze wyraźniej uwypuklić na przykładzie. W Warszawie istnieje hotel „Polonia", drukarnia „Polonia", magazyn ubiorów męskich „Polonja" (ul. Ś-to Krzyska 13)), T-wo Ubezpieczeń „Polonia" (pl. Napoleona 3), skład apteczny „Polonia" (Targowa 62), perfumerja „Polonia" (Niecała 3), zakład przewozowy „Polonia", fabryka części rowerowych „Polonia". Wyobraźmy sobie, że sekretarz klubu sportowego „Polonia", mającego, przypuśćmy, w swem honorowem zarządzie wszystkich dostojników narodu, pocznie rozsyłać listy do tych, co zakupili rowery w fabryce „Polonia", z zapytaniem, czy zapłata za rowery była dana, jako datek na rzecz klubu sportowego „Polonia". Niewątpliwie na kilkuset klijentów znajdzie się kilku takich, którzy odpowiedzą twierdząco.

AKCJA W PRASIE. Oparte na tym robionym materjale zawczasu rozsyłane są komunikaty do prasy.

Mało. Urzędnicy Komitetu Floty Narodowej z pliką owego robionego materjału dowodowego obiegają redakcje dzienników warszawskich celem zdyskredytowania „Floty Narodowej" i jej wydawcy w opinji społecznej.

Żądna sensacji, mniej szanująca się prasa codzienna obrzuca p. Krajewskiego takiem wnętliwem błotkiem, na jakie ją tylko stać. Mnożą się stosy obelg lub zarzutów, opartych na fikcjach. Czego się nie dowiadujemy po raz pierwszy z dzienników, nieznających istoty sprawy? Że „Flota Narodowa“ była wydawnictwem Komitetu Floty Narodowej (?), że p. Krajewski był wynajętym redaktorem (?), że Komitet Floty Narodowej zamknął swe wydawnictwo, a obecny wydawca otworzył takie same (?) i wiele innych niedorzeczności.

W odpowiedzi na te napaści p. Krajewski umieścił w kilku dziennikach sprostowania i utalentowanych panów pamflecistów pociąga do odpowiedzialności sądowej.

P. Krajewski, nie atakuje wymagającej krytyki działalności p. Zaruskiego w K. F. N., lecz zmuszony do obrony, broni się jedynie.

NASTĘPSTWA WYSTĄPIENIA SĄDOWEGO P. ZARUSKIEGO. Rozsyłane zapytania do ogłaszających się we „Flocie Narodowej“ firm przyczyniły się do wstrzymania wypłat i dalszych zamówień przez te firmy i naraziły na znaczne straty wydawnictwo, a wstrzymujące się od płacenia firmy na znaczne koszty sądowe.

Czasopismo „Flota Narodowa“ wystąpiło na drogę sądową przeciw wzbraniającym się płacenia firmom w Warszawie i na prowincji i sąd zasądził dla „Floty Narodowej“ nietylko sumy, ale i koszty sądowe z rygorem natychmiastowego wykonania.

Sprawy te i sprawy o zniesławienie w druku mnożą się, jedne z drugich wykwitają same.

BŁĘDNE MNIEMANIA. Wytworzyły się błędne mniemania, że „Flota Narodowa“ korzysta materjalnie z tytułu tego, że była organem Komitetu Floty Narodowej. Przeciwnie. Najmniej prenumeratorów i ogłoszeń, słowem najmniejszy nakład i największe w końcu długi miała „Flota Narodowa“ wówczas, gdy była organem Komitetu Floty Narodowej.

Najwięcej i napoważniejszych ogłoszeń ma czasopismo prywatne „Żegluga“ (ostatni numer przeszło 30 stronic), którego p. Krajewski musiał się wyzbyć, by ratować „Fl. Nar.“

Wytworzyło się niesłuszne mniemanie, że za wszelkie nieporządki jest odpowiedzialny wydawca. Nie. Jeśli akwizytor wziął ogłoszenie nie na tych warunkach, do jakich się zobowiązał, lub zataił o wzięciu ogłoszenia, za to jest odpowiedzialny tylko akwizytor. Za niewłaściwe czyny członków korespondentów K. F. N., jeżeli są sprzeczne z ich zobowiązaniem, nie może odpowiadać szef biura K. F. N., i tylko winni są pociągani w takich wypadkach do odpowiedzialności, co też czyni „Flota Narodowa“.

DOBRA WOLA WYDAWCY „FLOTY NARODOWEJ“ JEST AŻ NAZBYT WYRAŹNA. Wydawca obecny „Floty Narodowej“ p. Krajewski uczynił wszystko, co mógł dla odgraniczenia czasopisma od K. F. N., powiadomił i powiadamia o tem rozgraniczeniu w każdym numerze, wziął odnośne zobowiązania od przedstawicieli „Floty Narodowej“, przedłożył K. F. N. propozycję polubownego załatwienia, przyjmuje ogłoszenia tylko na podstawie handlowych zamówień.

Tylko ignoranci mogą nie cenić zasług p. Krajewskiego w sferze popularyzowania polskiej ekspansji morskiej. Inicjator i wieloletni redaktor czasopism „Morze“, „Bałtyk“, „Fale“, „Żegluga“, wydawnictw „Ku morzu“, „Bandera Polska“ i innych, autor jedynej pracy w Polsce o polskiej beletrystyce morskiej, prelegent, esseista, czynny członek zarządów różnych organizacyj morskich.

Te heroiczne samozaparcie się p. Krajewskiego dla sprawy morza, dla zasady „cudzego nie chciej, swego nie dawaj“ zasługuje na poklask.

Więcej. P. Krajewski, postępując konsekwentnie, nadal jest gotów dla Komitetu Floty Narodowej dać swoje czasopismo, ale wraz z aktywami „Floty Narodowej“ i jej pasywa.

Czyż może czego inego nawet żądać przedstawiciel tej poczestnej instytucji, jaką jest Komitet Floty Narodowej? Czterech współwłaścicieli tyle czasu łożyło bezpłatnie swą pracę i za to w okresie, kiedy wydawnictwo już weszło na rynek, już poczyna stopniowo spłacać swych wierzycieli, już nawiązało szersze stosunki, już tu i owdzie uzyskało cenne obietnice poparcia, mająż uczynić z tego tak żmudnie i z takim wysiłkiem tworzonego wydawnictwa jeszcze przymusowy podarunek i płacić długi?

CZY JEST DOBRA WOLA ZE STRONY PRZECIWNEJ? W całym tym zatargu należy odróżniać osobę p. Krajewskiego i osoby niektórych z jego współpracowników, którzy stosownie do swych zobowiązań, jeśli zawinią, odpowiadają sami za siebie.

I również należy odróżnić władze naczelne Komitetu Floty Narodowej, i osobę p. gen. Zaruskiego, który ten cały zatarg wywołał niepotrzebnie.

Niektórzy mniemają, że jest to zatarg osobisty między p. Krajewskim a p. Zaruskim.

P. Krajewski nigdy nie negował rzeczywistych zasług gen. Zaruskiego, lecz ma prawo, obowiązek i został zmuszony do obrony swej czci i własności, co nie wyklucza, że zawsze wykazywał i wykazuje dobrą wolę i chęć polubownego i kulturalnego załatwienia sprawy. (D. c. n.)

Andrzej Dębski

OGŁOSZENIE TO NIE DATEK NA K. F. N.

WYNIK PROCESU Z FIRMĄ „CENTROCEMENT"

Znana miljonowa firma „Centrocement“ zamówiła ogłoszenie w czasopiśmie naszem na zwykłej deklaracji ogłoszeniowej za sumę 500 zł.

Stosownie do warunków, zawartych w deklaracji, ogłoszenie to wydrukowaliśmy w Nr. 13 naszego wydawnictwa.

Firma stanęła na stanowisku, że może zamówić ogłoszenie i nie płacić i jednocześnie zadowolnić czasopismo nasze i K. F. N., na który się powoływała, podkreślając, że ogłoszenie dała, jako datek na K. F. N.

Czasopismo nasze, działając przez swego pełnomocnika adwokata Stanisława Malewskiego, wytoczyło firmie „Centrocement“ sprawę sądową.

Sprawa powyższa wzbudziła zrozumiałe zainteresowanie w sferach dziennikarskich, śród przemysłowców i świata handlowego stolicy, w szczególności interesowała bardzo niektórych członków K. F. N.,

przedewszystkiem dla tego, że za ogłoszenie nie chciała płacić jedna z najpoważniejszych firm w przemyśle i handlu, jak też i ze względu na zasadnicze pytanie, które sąd miał do roztrzygnięcia w sprawie niniejszej, czy czasopismo „Fl. Nar.“ działało podstępnie, czy też zupełnie jawnie, traktując to jako czynność handlową. Sprawa ta była na wokandzie sądowej dwukrotnie. W pierwszym terminie została zasądzona na naszą korzyść w obecności p. gen. Zaruskiego, sekretarza K. F. N., szefa biura K. F. N. i innych urzędników K. F. N.

W drugim terminie, dn. 1 kwietnia r. b. po zbadaniu pod przysięgą całego szeregu świadków, Sąd Powiatowy Oddział 10 w osobie sędziego Wilczyńskiego, wbrew wywodom adwokata strony przeciwnej, podzielił wywody rzecznika czasopisma, adwokata Stanisława Malewskiego całkowicie, zasądzając żądaną sumę łącznie z kosztami sądowemi i opatrując wyrok rygorem natychmiastowego wykonania. Firma „Centrocement“ zapłaciła nam należność. Sąd uznał, że handlowe ogłoszenie, dane do „Floty Narodowej“, nie może być uważane, jako datek na K. F. N.

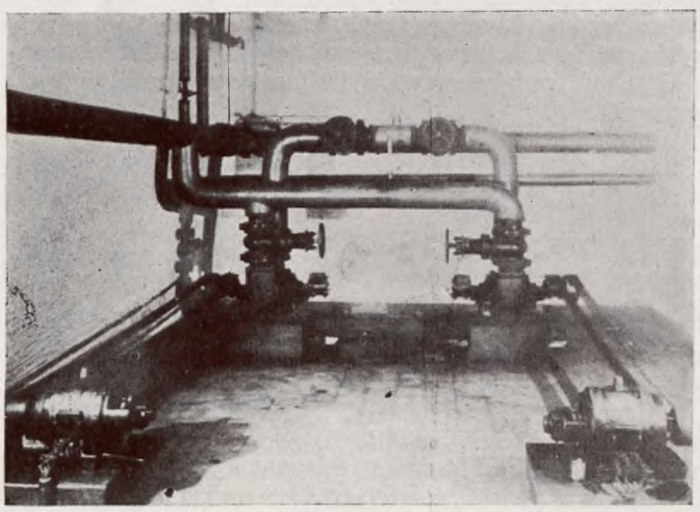
„GBIORCZYK“ I S-KA
SPÓŁKA AKCYJNA DLA BUDOWY OGRZEWAŃ CENTRALNYCH, WENTYLACJI I URZĄDZEŃ SANITARNYCH W POZNANIU,
UL. ZWIERZYNIECKA 8

Po oddzieleniu się działu ogrzewań centralnych z byłej firmy Szafranek i Gbiorczyk w Poznaniu, tenże dział istnieje dzisiaj pod nową firmą „Gbiorczyk i S-ka, Sp. Akc.", którą założono dnia 1-go maja 1929 r. Kapitał akcyjny firmy wynosi 280.000 zł. Spółka akcyjna została zarejestrowana.

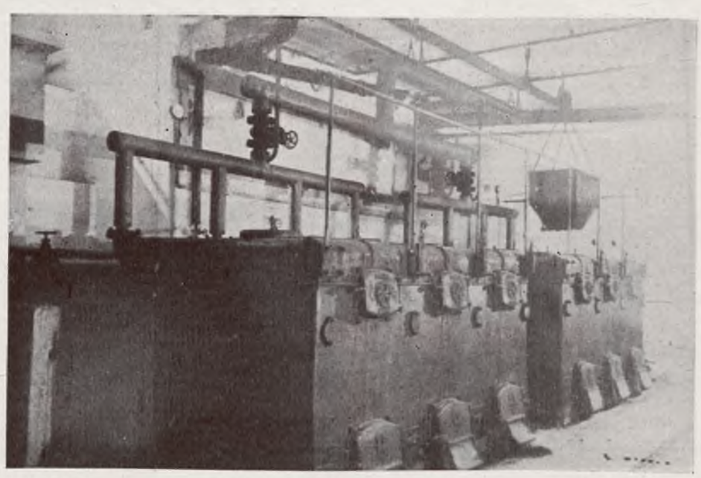
Firma powyższa należy do jednej z największych firm tej branży w Polsce, i zakończyła ubiegły rok bilansowy pomyślnie. Spółka Akcyjna posiada nieruchomości z własną fabryką i zatrudnia do stu pracowników fizycznych, podtrzymując cały sztab inżynierów i pracowników biurowych, oraz przedstawicielstwo w Warszawie przy ul. Pięknej 11. Kierownictwo firmy spoczywa w rękach inżynierów, doświadczonych długoletnią praktyką, tak w kraju jak i zagranicą, co jest w poważnej mierze przyczyną solidnego i bardzo akuratnego odstawiania poszczególnych urządzeń. Dzięki tym zaletom, powierzono swego czasu działowi ogrzewań wykonanie urządzenia centralnego w siedzibie p. Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, w Zamku Królewskim w Warszawie.

Firma zajmuje się poza urządzeniem ogrzewań centralnych wszelkich systemów, wykonaniem wentylacji, instalacyj suszarń dla przemysłu drzewnego i chemicznego, wykonuje przewody parowe wysokiego ciśnienia, kuchnie parowe, instalacje wodociągowe i kanalizacyjne, pneumatyczne transporty, różne urządzenia konserwacyjne w przemyśle spożywczym itp. Należy w tem miejscu zaznaczyć, że przy dzisiejszem traktowaniu submisyjnem objektów, nie zawsze kładzie się nacisk przy zleceniu przez dane instytucje prace tym firmom, które znane są z solidnego i czystego wykonania instalacji, przez co takie firmy mają stanowisko bardzo utrudnione. Objekty takie projektowane wydaje się co prawda na określonych podstawach, jednakże wykonanie same mimowoli pozostawione jest dowoli danej firmie, wykonującej pracę. To nie znaczy bynajmniej, że takie urządzenie działa mniej sprawnie, lecz wyodrębnia się bezwzględnie od innych, przez swego rodzaju charakterystyczne ujęcia techniczne, które wpływają ujemnie na całokształt instalacji. Gdyby np. urządzenia takie chciało się odróżniać, wówczas mówiłoby się o wykonaniu wg. kategorji takiej lub innej, t. zn. gorszej lub lepszej. Dlatego też należy zawsze powitać z uznaniem objawy, kiedy firmy, solidnie pracujące, tradycji sumiennego pracowania nie zaniechają mimo to, że w poszczególnych przetargach muszą, chcąc uzyskać pracę, być konkurencyjnemi, i dlatego swą produkcję podnoszą na coraz to wyższy poziom. Z takich tradycyj szczególnie znaną jest powyższa firma i dzięki temu właśnie powierzano jej wykonanie większych prac. Poza Zamkiem Królewskim pomiędzy innemi wykonywał dział ogrzewań, np. ogrzewanie z wzmocnionym obiegiem za pomocą pomp w Zakładzie Ks. Ks. Misjonarzy w Bydgoszczy, takie same ogrzewanie w Domu Akademickim w Poznaniu, w Zakładzie S. S. Przemienienia Pańskiego w Poznaniu, ogrzewanie wodne w Funduszu Bezrobocia w Poznaniu, w Nowym Gmachu P. K. O. w Poznaniu, w Dworcu zachodnim i Dworcu w Zbąszyniu, w Koszarach Marynarki Wojennej w Gdyni oraz szereg innych instalacyj, na których wymienienie, szpalty niniejszego pisma, z powodu braku miejsca nie pozwalają.

Szczególnie należy zaznaczyć, że specjalnego wzięcia firma doznała na wybrzeżu morskiem, wykonując dużo instalacyj w Gdyni, okolicy oraz w Gdańsku, tak rządowych, jak prywatnych. Sądząc z dotychczasowego rozwoju placówki wspomnianej, należy się spodziewać jej dalszego pomyślnego rozrostu, a popularność firmy w kołach budowlanych, rządowych oraz prywatnych, jest absolutnie uzasadniona i należy tylko życzyć, aby w naszym kraju podobnych placówek żywotnych istniało jak najwięcej.



Stacja pomp na Zamku Królewskim w Warszawie firmy Gbiorczyk w Poznaniu.



Kotłownia centralnego ogrzewania na Zamku Królewskim firmy Gbiorczyk.

Z NAD RZEKI NASIELNEJ (NASIELSK)

Miasto Nasielsk leży na niskiej płaszczyźnie nad rzeczką Nasielną w odległości 47 klm. od Warszawy, tuż przy węźle kolejowym st. Nasielsk.

Według zatwierdzonego w 1930 roku planu regulacyjnego obszar zabudowań miasta wynosi 195 ha. Ludności jest w Nasielsku 7460, w tem 47 proc. mniejszości narodowych. Ulice główniejsze, rynek i place publiczne, wszystkie są zabrukowane. Przy ulicach chodniki są cementowe, obsadzone drzewkami.

W Nasielsku jest piękny kościół katolicki w stylu gotyckim, dosyć monumentalna synagoga, wspaniały gmach szkolny, ładne budynki miejskie; rzeźnia i elektrownia oraz około 200 dosyć okazałych domów murowanych piętrowych, na przedmieściach są domy przeważnie drewniane.

Jest na miejscu: poczta, telegraf, Sąd powiatowy, Magistrat, Posterunek Policji, rejent, komisarz sądowy, 5 doktorów, 2 dentystów, 1 lekarz weterynarji, 1 adwokat, 2 obrońców sądowych, 4 felczerów, 2 kasy pożyczkowo - oszczędnościowe, 1 bank, 2 księgarnie, resursa obywatelska, T-wo dramatyczne, Towarzystwo Śpiewacze „Lira”, straż ogniowa, harcerze, towarzystwo „Sokół” męskie i żeńskie, kółka młodzieży, 2 orkiestry, liczne cechy i t. p. zrzeszenia.

Z szkolnictwa pozostała tu 7 - klasowa szkoła powszechna, przedszkole, kursy wieczorowe dla analfabetów i szkoła dokształcająca rzemieślnicza (progimnazjum ogólno kształcące i szkoła handlowa średnia, zlikwidowane z braku frekwencji). Głód mieszkaniowy usuwany jest tu w miarę możności.

Przemysł Nasielska stanowią: mechaniczna fabryka guzików i słuchawek radjowych, zatrudniająca 150 robotników, 2 młyny parowe, 3 fabryczki narzędzi rolniczych, 1 fabryka mydła, 1 fabryka wyrobów betonowych, 2 olejarnie, 3 młyny produkujące kaszę, 2 warsztaty garncarskie, 120 warsztatów szewskich, 80 krawieckich, 16 stolarskich, 5 siodlarskich, 6 kołodziejskich, 16 kuźni, 6 ślusarskich, 15 masarskich, 12 piekarnianych, 5 czapniczych, 2 fabryczki wody gazowej, 3 zakłady zegarmistrzowskie i wiele innych. Handel w Nasielsku obejmuje: 2 spółdzielnie rolniczo handlowe, 1 apteka, 1 skład apteczny, 70 sklepów spożywczych, 15 bławatnych, 18 galanteryjnych, 18 z towarami wełnianemi, 26 z ubraniami, 8 z żelazem, wapnem i cementem, 12 z materjałami opałowemi, 38 sklepów rzeźniczych, 3 restauracje, 2 kawiarnie, 6 z naczyniami emaljowanemi i wiele mydlarni z naftą i t. p.

Samorząd miasto Nasielsk otrzymało w lutym 1919 roku. W tym czasie majątek miasta stanowiły: szopa straży ogniowej, walące się jatki i rzeźnia stara drewniana ,ogólnej wartości około 40.000 zł. Kapitałów nie było żadnych.

W pierwszych latach samorządu miasto z wysiłkiem doprowadziło powyższe budynki do stanu używalności. Dopiero od czasu stabilizacji naszej waluty, zarząd miasta mógł przystąpić do planowej pracy, mianowicie: w 1924 roku zabrukował 3 ulice i nabył 12 morgów ziemi pod rozbudowę miasta, w latach 1925 — 1926 wybudował gmach szkolny i hale targowe, w 1927 r. zabrukował rynek i 7 ulic, ułożył w części miasta chodniki cementowe, zadrzewił ulice, wybudował 2 mostki betonowe i wybudował 3 nowe studnie z pompami. W 1928 roku wybudował nową rzeźnię, założył ogród miejski na 6 morgach gruntu i urządził nową targowicę, w 1929 roku wybudował i uruchomił nową elektrownię o wysokiem napięciu. W roku bieżącym została założona szkółka drzewek dekoracyjnych, morwy i na żywopłoty oraz ma być zabrukowana ostatnia ulica w mieście i urządzone boisko sportowe na 4 morgach.

Na najbliższą przyszłość są projektowane: wybudowanie domu ludowego, budowa 2 domów, każdy po 20 mieszkań dwuizbowych dla członków towarzystw spółdzielczych, budowa bocznicy do stacji kolejowej, urządzenie kanalizacji i wodociągów, budowa własnego ratusza i dalsza rozbudowa miasta według nowego planu zabudowy miasta. Obecna wartość majątku miasta wynosi 1.300.000 zł. przy ogólnem zadłużeniu 300.000 złotych. Budżety miasta Nasielska dochodzą od 120.000 zł. do 200.000 zł. rocznie.

Burmistrzem miasta Nasielska jest Feliks Rostkowski, urodzony w 1866 roku we wsi Górki, gm. Winnica, pow. Pułtuski, który po ukończeniu całego gimnazjum IV w Warszawie, przez szereg lat pracował w rolnictwie, a od 1900 roku przerzucił się na karjerę urzędniczą, odkąd pracował 5 lat jako kasjer kasy miejskiej w Nasielsku, od 1905 roku do 1915, jako referent w Warszawskim Rządzie Gubernjalnym. Po ewakuacji urzędów rosyjskich od 1 września 1915 roku do 12 listopada 1918 roku pracował, jako referent w Magistracie Warszawskim, a od 12 listopada 1918 roku dotąd pracuje bez przerwy na zajmowanem stanowisku burmistrza miasta Nasielska.

Magistrat obecny stanowią: burmistrz Feliks Rostkowski, zastępca burmistrza Alfons Klinko, oraz ławnicy: Czesław Czachorowski, Aleksander Suwiński i Moszek Kupersztejn. Radnych jest 24, według ugrupowań politycznych stanowią: 6 radnych z N. D., 1 P. P. S., 4 z grupy robotniczej, 5 ortod., 4 sjonistów i 4 z Bundu.

Harmonja pracy Magistratu i Rady miejskiej jest dobra naogół.

NAD NARWIĄ (SEROCK)

Miasto Serock, Województwa Warszawskiego, powiatu Pułtuskiego, położone nad rzeką Narwią przy ujściu Bugu, posiada około 6.000 ludności, w tem 45% ludności żydowskiej.

Burmistrzem miasta Serocka jest Józef Jasiobędzki, urodzony w 1854 roku i stanowisko to pełni od 1 kwietnia 1923 roku, t. j. od czasu wydzielenia Serocka z gminy wiejskiej Zegrze, pod zarządem której Serock pozostawał od 1870 do 1923 roku.

Rada miejska składa się z 24 członków, z których 11 żydów.

Magistrat składa się z Burmistrza, Vice-Burmistrza i 3 ławników.

Stosunki tak Rady miejskiej, jak i Magistratu, ułożyły się zgodnie i harmonijnie i żadnych starć partyjnych i politycznych na posiedzeniach niema i dzięki temu gospodarka miejska postępuje.

Dorobek tych 7 lat samodzielnej gospodarki Serocka jest następujący:

Pobudowana 7-klasowa szkoła powszechna, remiza dla straży ogniowej, studnia artezyjska przy rzeźni miejskiej, urządzono targowicę, wybrukowano 4 ulice, skanalizowano 2 ulice, 2 studnie miejskie z gruntu wyremontowano, zrobiono schody kamienne na ulicy Wąskiej, długości 25 metrów i szerokości 5 metrów.

Ogólny majątek miasta przedstawia wartość około 400.000 zł.

Miasto żadnych długów nie ma.

Projektowane na bieżący budżetowy rok roboty: rozszerzenie rzeźni miejskiej i dokończenie brukowania jednej ulicy.

Położenie Serocka jest górzyste i jako takie ma spady, a przez to i utrzymane jest czysto. Dzielnica szczególnie Nadnarwiańska przedstawia się malowniczo wobec dużych obszarów łąk i lasów, położonych po drugiej stronie rzeki i jako taka nadawałaby się na letnisko, ponieważ położenie suche i górzyste i znajduje się u podnóża rzeki Narwi i Bugu.



PREMJA „FLOTY NARODOWEJ"

Stosownie do zapowiedzi w poprzednich numerach prosimy W. P. prenumeratorów, którzy opłacili prenumeratę roczną w listop. i grudniu r. 1929 oraz w styczniu r. b., o zgłaszanie się z dowodami opłacenia po bezpłatną premję.

POD ADR. AL. JEROZOLIMSKIE 23 m. 19 w godz. od 10 do 11.

Prenumerata: rocznie (za 12 miesięcy od chwili wpłacenia) 24 zł.,

Adres redakcji i administracji: Warszawa, ul. Aleje Jerozolimskie 23, tel. 531-27. Konto w P. K. O. 18.981. w POZNANIU: Jan Sieciński Hotel Polonia pok. 327. Filja „Floty Narodowej“ w KATOWICACH: Wiktor Jagniątkowski, ul. Plebiscytowa 1.

Redakcja i administracja czynna jest od godz. 10 do 11 w dni powszednie.

Cena ogłoszeń: cała str. 800 zł., 1/2 450, 1/3 — 300, 1/4 250 zł.

REDAKTOR I WYDAWCA: RADOSŁAW KRAJEWSKI.

„Drukarnia Literacka“, Sp. z ogr. odp., Nowy Świat 22, tel. 281-88.